



## MUNICIPIO GRAVESANO

### **MESSAGGIO MUNICIPALE NR. 34/2019 CONCERNENTE LA RICHIESTA DI UN CREDITO DI CHF 180'000.— PER L'INTRODUZIONE DI UNA ZONA 30 KM/H SUL COMPRESORIO COMUNALE**

Egregio Signor Presidente, Gentili Signore ed Egregi Signori Consiglieri comunali,

Ci permettiamo sottoporre alla vostra attenzione, il messaggio nr. 34/2019, concernente la richiesta di un credito di CHF 180'000.— per l'introduzione della zona 30 km/h sul comprensorio comunale approvato dal Municipio con risoluzione nr. 515 del 30 settembre 2019.

#### **PREMESSA**

Il concetto generale di una zona 30 sul comprensorio comunale è stato approvato dal Consiglio comunale il 15 ottobre 2018, con la decisione relativa al III. pacchetto di varianti del Piano Regolatore. I costi sostenuti per la perizia zona 30 (CHF 22'700) sono stati inseriti nel messaggio municipale nr. 33/2019 concernente la richiesta di credito di CHF 200'000 per le sopra menzionate varianti di Piano Regolatore (2a. parte).

I costi relativi la parte esecutiva sono invece inclusi nella richiesta di credito del presente messaggio.

#### **CRONISTORIA**

L'idea di introdurre una zona 30 sul comprensorio comunale risale alla passata legislatura, ed è stata poi ripresa concretamente dall'attuale Esecutivo, con il mandato per l'allestimento delle perizie necessarie.

Il documento finale della Perizia zona 30 allestita dal nostro pianificatore – Studio Planidea SA, Canobbio – risale al 25 gennaio 2019 ed è stato trasmesso al Dipartimento del territorio – Ufficio segnaletica stradale e impianti pubblicitari il 14 febbraio 2019.

#### **PERIZIA ZONA 30**

Il documento inviato alle Autorità cantonali – e consultabile presso la Cancelleria – comprende:

1. Introduzione
2. Basi giuridiche
3. Contenuti della perizia
4. Concezione dello spazio stradale e obiettivi della moderazione di zona
5. Caratteristica della zona
6. Approfondimento di alcune tratte particolari
7. Riqualifica urbanistica della strada cantonale
8. Conclusioni e indicazioni sui provvedimenti

Già a partire dalla fine degli anni '90, l'organizzazione viaria è stata oggetto di diversi approfondimenti. Alcune delle proposte puntuali scaturite da questi approfondimenti sono già state adottate, ma la situazione odierna presenta ancora delle situazioni irrisolte, fra cui vi sono alcune strade caratterizzate, durante determinati orari, da un elevato traffico parassitario.

Nell'ambito del recente terzo pacchetto di varianti di PR (adottato dal Consiglio comunale il 15.10.2018 e attualmente in fase di approvazione), il Municipio ha approfondito l'organizzazione viaria generale sul territorio comunale e valutato le possibili soluzioni per favorire una maggiore qualità di vita ai residenti e una maggiore sicurezza a tutti gli utenti stradali. Da questi approfondimenti è scaturita la seguente volontà del Municipio:

- introduzione di un regime di Zona 30 a tutta la rete viaria inclusa nelle zone residenziali;
- modifiche puntuali dell'organizzazione viaria, laddove la rete stradale è interessata dal traffico parassitario;
- estensione della Zona 30 alla tratta più sensibile della strada cantonale, dove si giustificano interventi finalizzati ad una riqualifica urbanistica di questo comparto territoriale;
- chiusura del traffico di transito nel nucleo storico (circolazione ammessa solo per i residenti).

Il quadro giuridico e l'Ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro" (entrata in vigore il 1. gennaio 2002) stabiliscono le prescrizioni minime per la disposizione di simili zone. In particolare l'introduzione di una segnaletica di Zona 30 dev'essere giustificata tramite l'allestimento di una perizia in forma di rapporto breve.

Le basi giuridiche della Perizia di zona 30 sono:

- Legge sulla circolazione stradale (LCStr), del 19 dicembre 1958
- Ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr), del 5 settembre 1979
- Ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro (OZone30), del 28 settembre 2001

La perizia di Zona 30 tiene inoltre conto delle recenti Linee guida cantonali "Concezione dello spazio stradale all'interno delle località" (gennaio 2017, aggiornate novembre 2018).

La perizia comprende:

- la concezione degli spazi stradali e la descrizione degli obiettivi generali e particolari perseguiti con l'introduzione della segnaletica di zona 30
- la descrizione delle caratteristiche della situazione esistente (gerarchie stradali secondo PR in vigore e varianti in formazione; organizzazione stradale; conflitti esistenti o potenziali ed eventuale lacuna della sicurezza)
- i rilievi delle velocità, con le indicazioni riguardanti il livello di velocità esistente (V85% e V50%)
- la valutazione dei conflitti esistenti o potenziali e delle eventuali lacune della sicurezza
- le indicazioni in merito alla qualità di vita e alle condizioni di circolazione esistenti e auspiccate.

Approfondimenti contenuti nella perizia di Zona 30

a) L'organizzazione della rete viaria odierna privilegia il traffico dei residenti e l'introduzione della zona 30 ne rafforza l'efficacia.

Se nella maggioranza dei casi questo concetto è ampiamente rispettato, in alcuni casi la sola introduzione della Zona 30 non è sufficiente ed è necessario prevedere interventi di moderazione del traffico oppure una modifica di organizzazione del traffico. Si tratta in particolare di quelle strade interessate da una velocità veicolare eccessiva o da un importante traffico parassitario:

- Strada Regina (attraversamento del nucleo storico e proseguimento verso nord);
- via Vallone;
- via San Pietro (nord), via Nobreta e via Cappelletta.

Il punto 6 della perizia comprende l'approfondimento di queste tratte, unitamente ad altre verifiche generali e un riassunto delle misure supplementari.

b) La strada cantonale compresa tra la sede del Municipio e la scuola media cantonale è una tratta stradale particolarmente sensibile, che è caratterizzata dalla presenza:

- di numerose infrastrutture di interesse pubblico (Municipio, Centro comunale, Magazzino comunale e aule speciali Scuola Media, Parco giochi, Scuola Infanzia e rifugio PCi, Scuola Media cantonale);
- dell'incrocio con Strada Regina che, come già illustrato in precedenza, è il collegamento veicolare-pedonale-ciclabile verso Manno e Bedano, ma anche l'entrata sud del nucleo storico;
- del principale posteggio pubblico del nucleo (Piazzora) e di un posteggio più ridotto.

Il punto 7 della perizia comprende approfondimenti particolari e valutazioni dettagliate di carattere urbanistico.

I rilevamenti delle velocità sulle strade destinate alla regolamentazione di Zona 30 hanno indicato che le velocità determinanti  $v_{85}$  sono vicine al limite che si vuole introdurre. La riqualifica degli spazi stradali e pedonali sarà l'incentivo a ridurre ulteriormente la velocità, che dovrà essere compatibile con la segnaletica di zona, a vantaggio della sicurezza di tutti gli utenti.

#### Elenco dei Provvedimenti

Con la perizia del 19 gennaio 2019 si propone l'introduzione delle seguenti regolamentazioni di zona:

- Zona d'incontro (limite 20 m/h) per il comparto del nucleo storico di Gravesano;
- Zona 30 per la restante rete viaria comunale inclusa nelle altre zone residenziali del territorio comunale, ad eccezione della zona R2 al Mattero<sup>1</sup>;
- Zona 30 per la tratta della strada cantonale compresa fra il municipio e la scuola media;

con la formazione delle relative porte d'entrata/uscita e il necessario adeguamento della segnaletica verticale (stralcio cartelli stop, ecc.) ed orizzontale (richiamo velocità massima 30 km/h, strisce tratteggiate in corrispondenza degli incroci, ecc.).

La regolamentazione di zona è accompagnata dai seguenti provvedimenti supplementari:

- nucleo di Gravesano (zona d'incontro):
  - divieto di transito veicolare, ad eccezione dei residenti (ed eventuali visitatori);
  - chiusura accesso dalla strada cantonale e senso unico di direzione su Strada Regina;
- via S. Pietro (tratta sud): chiusura fisica del collegamento con via Nobreta;
- via al Chioso (tratta est): inversione del senso di direzione (discendente anziché ascendente);
- interventi di moderazione su Strada Regina (tratta nord) e via Vallone;
- zona 30 su strada cantonale: moderazione tramite interventi di riqualifica urbanistica.

Tutti questi provvedimenti, che consentiranno la riqualifica urbana all'interno del territorio comunale considerato e saranno definiti in dettaglio in sede di progetto della Zona 30 dopo approvazione della perizia.

---

<sup>1</sup> Si tratta di una scelta motivata dal fatto che si tratta di un comparto territoriale a sé stante (ad est della strada cantonale Lamone-Manno, senza continuità con il resto del territorio residenziale comunale) e accessibile da una strada di servizio tortuosa e in forte pendenza, dove già oggi non è possibile transitare a velocità sostenute.

## **PREAVVISO CANTONALE E OSSERVAZIONI PIANIFICATORE**

### **Preavviso cantonale**

Vi presentiamo integralmente i contenuti del preavviso cantonale del 25 giugno 2019 e più precisamente.

#### **Gravesano – perizia per l'introduzione delle zone 30 e zona d'incontro e per moderazioni del traffico nel comprensorio comunale**

Signor Sindaco, signora e Signori municipali,

ci riferiamo alla perizia gennaio 2019 di Planidea SA che ci avete trasmesso lo scorso 14 febbraio e ai sopralluoghi degli scorsi 7 e 22 maggio.

In merito alla vostra lettera dello scorso 23 aprile riguardante le condizioni di sicurezza stradale per l'attraversamento pedonale sul percorso casa-scuola in via Penodra, intersezione con via Strada Regina, attendiamo il rapporto da parte dell'Ing. Scaramuzza dell'UPI a seguito del suddetto sopralluogo del 22 maggio.

#### **Perizia zone 30, zona d'incontro e moderazioni del traffico**

Si condividono le conclusioni della perizia per quanto attiene l'introduzione della segnaletica di zona 30 km/h sulla rete di strade comunali orientate all'insediamento.

In virtù del modello UPI 50/30, non si condivide per contro la proposta di inserire nella zona 30 km/h il tratto di strada cantonale (via Cantonale e via Penodra) che attraversa il paese di Gravesano che ha funzione di collegamento (strada orientata al traffico). Ciò non toglie che, laddove necessario, possano essere studiate delle misure di moderazione del traffico e arredo urbano, secondo le linee guida cantonali "Concezione dello spazio stradale all'interno della località".

Sul tratto di Via Strada Regina nel nucleo di Gravesano la perizia prevede i seguenti provvedimenti a tutela della sicurezza stradale e della qualità di vita: la realizzazione di una zona d'incontro (velocità mass. 20 km/h, precedenza ai pedoni), l'introduzione del senso unico di circolazione (da nord verso sud) e il divieto di circolazione con eccezione per i residenti allo scopo di inibire il traffico di transito (pari ca. il 70% durante le ore di punta secondo i rilievi comunali del maggio 2019).

L'istituzione di una zona d'incontro non appare nella fattispecie una misura adeguata, in quanto presuppone un contesto urbano caratterizzato dalla presenza di contenuti variati (abitazione, attività commerciali, uffici, scuole, servizi, ecc.) e da un'elevata presenza di pedoni.

Il tratto di via Strada Regina dove è previsto il senso unico di marcia si trova su un percorso ciclabile regionale dunque occorre permettere l'eccezione per la circolazione dei velocipedi in senso inverso. Esprimiamo comunque delle perplessità sul previsto senso unico di marcia nel nucleo, in quanto, se da un lato evita l'accesso della strada cantonale a sud in un punto con visibilità ridotta, d'altro canto i residenti del nucleo dovranno raggiungere la loro abitazione tramite via San Pietro, via Nobreta, via Cappelletta e via al Chioso con un conseguente aumento di traffico su dette vie residenziali, oltre ad un allungamento del percorso. Vi suggeriamo dunque di valutare attentamente questa misura e, se del caso, d'introdurla a titolo sperimentale.

Per la limitazione del traffico di transito su via Strada Regina va prevista sul confine con il Comune di Bedano, per evitare che i veicoli provenienti da Bedano e privi del diritto di transitare nel nucleo siano costretti a fare l'inversione di marcia visto il senso unico di circolazione su via al Chioso. Ritenuto che questa misura ha un influsso diretto sulla circolazione su una parte della rete stradale in territorio di Bedano, in virtù del coordinamento fra i Comuni, vi chiediamo cortesemente di informare preliminarmente il Municipio di Bedano richiedendogli un formale parere.

V'invitiamo a verificare nel progetto stradale se in corrispondenza dei previsti nuovi parcheggi longitudinali a lato della carreggiata su via Strada Regina (fuori dal nucleo) sia garantita la visibilità per l'incrocio e presso le uscite laterali secondo le norme VSS di riferimento. Si ricorda che i parcheggi previsti sul campo stradale, benché non siano da indicare sul Piano del traffico del Piano regolatore, devono essere considerati nel calcolo del fabbisogno di parcheggi pubblici.

Considerato che la prevista chiusura del collegamento tra via San Pietro e via Nobreta, unicamente all'inversione del senso unico di circolazione su via al Chioso sul tratto compreso fra via Mezzene e via San Pietro, implica il transito sul territorio di Bedano (tramite via Danas), anche in questo caso è opportuna un'informazione e un coordinamento con Bedano.

Restiamo a disposizione per ogni eventuale informazione complementare e, scusandoci per il tempo accumulato per la risposta, vi porgiamo i nostri migliori saluti.

## Osservazioni – presa posizione pianificatore/Municipio

Vi presentiamo anche le osservazioni del nostro pianificatore al sopra riportato preavviso cantonale.

Si esprimono le seguenti considerazioni in merito alle osservazioni dell'autorità cantonale:

- 1) la condivisione della proposta da parte dell'autorità cantonale crea il presupposto per l'introduzione della Zona 30. Si può quindi procedere con il progetto della zona 30 (elaborazione dei piani della segnaletica orizzontale e verticale per la pubblicazione);
- 2) si prende atto che l'autorità cantonale non intende autorizzare la zona 30 km/h sulla strada cantonale tra il Municipio e la scuola media. Non si condivide tale decisione, ritenuto che le caratteristiche del comparto e le infrastrutture pubbliche presenti (Municipio, scuola dell'infanzia, sala multiuso, scuola media) rappresentano uno di quei casi particolari dove è possibile ridurre la velocità a 30 km/h anche sulle strade orientate al traffico. Tuttavia, al fine di evitare eventuali ritardi nell'introduzione di Zona 30 sul territorio comunale, non si ritiene utile contestare questa decisione, che potrà eventualmente ridiscussa in futuro, fermo restando il Cantone non esclude la possibilità di realizzare delle misure di moderazione del traffico e di arredo urbano. Queste misure potranno essere verificate tenendo conto di quanto discusso durante il recente incontro con i responsabili cantonali ed il responsabile UPI e potranno fare da presupposto per discutere in futuro l'introduzione della zona 30 sulla strada cantonale. Si richiama inoltre la presa di posizione UPI dello scorso 13 agosto 2019, nella quale sono formulate alcune misure da realizzare a breve termine ma si invita il Comune a promuovere, a medio/lungo termine, una riqualifica urbanistica dello spazio pubblico tra i due nuclei, come da noi già proposto nella perizia di Zona 30;
- 3) l'istituzione di una zona d'incontro 20 km/h nel nucleo di Gravesano era da considerare una misura supplementare (non imprescindibile) all'introduzione della Zona 30 e alla limitazione del traffico di transito nel nucleo. Questa proposta, non condivisa dal Cantone, può essere abbandonata;
- 4) per quanto riguarda il senso unico di marcia nel nucleo (Strada Regina) si osserva che:
  - a) il percorso ciclabile regionale è segnalato nella perizia ed evidentemente l'eccezione per la circolazione dei velocipedi in senso inverso sarà garantita da opportuna segnaletica;
  - b) questa misura aumenta sensibilmente la sicurezza viaria della strada cantonale in corrispondenza dell'accesso sud del nucleo. Le conseguenze di questa misura sono state ampiamente approfondite e illustrate nella Perizia. Si tratta di una problematica che, in sede di presentazione del terzo pacchetto di varianti di PR, è stata discussa anche con la Commissione del Consiglio comunale, che non aveva condiviso la proposta iniziale del Municipio di introdurre un doppio senso di marcia lungo via al Chioso, ciò che ha portato alla scelta proposta nelle varianti di PR e nella Perizia di Zona 30. Le conseguenze di questa misura sono comunque state considerate limitate;
  - c) la proposta di introdurre questa misura a titolo sperimentale è una possibilità, che però richiede costi importanti, in quanto essa deve necessariamente essere accompagnata dalle altre misure previste per la Zona 30 (modifica della segnaletica e implementazione del sistema di videocamere per controllare il rispetto del divieto di transito nel nucleo). In caso contrario verrebbe meno la possibilità di verificare l'efficacia della misura. In quest'ottica si ritiene poco opportuno introdurre il senso unico di marcia lungo Strada Regina a titolo sperimentale;
- 5) per quanto concerne la limitazione del traffico di transito nel nucleo si osserva che:
  - a) l'eccezione per il servizio a domicilio e i velocipedi sarà garantita. Di principio, come già discusso, sarà opportuno concedere l'accesso al nucleo anche a quei residenti esterni al nucleo che hanno accesso da Strada Regina;
  - b) la limitazione del transito in determinate fasce orarie e/o durante i giorni feriali è una possibilità già presa in considerazione dal Municipio, che tuttavia ha deciso di optare per un sistema di controllo continuo tramite video camere. Se il Municipio lo ritiene opportuno, la misura proposta dal cantone potrebbe essere valutata a titolo sperimentale, fermo restando che in ogni caso essa richiederebbe dei controlli periodici da parte della polizia;
  - c) si concorda che è opportuno prevedere la limitazione del transito su via Strada Regina già dal confine. Anzi, si ritiene che la segnaletica della limitazione debba essere apposta in posizione arretrata rispetto al confine (prima del campo sportivo), ad esempio in corrispondenza dell'incrocio con la stradina che si dirama verso la strada cantonale (via Val Finale). La problematica andrà discussa e coordinata con il Municipio di Bedano;
  - d) i nuovi parcheggi longitudinali a lato della carreggiata sono simili a quelli realizzati alcuni anni orsono in via S. Pietro. Si provvederà a verificare le dimensioni e la visibilità tenendo conto delle osservazioni dell'autorità cantonale;

- 6) si concorda sull'opportunità di informare il Municipio di Bedano sulle modifiche previste in via S. Pietro, ma si osserva che queste misure non modificano in alcun modo le modalità d'accesso alla chiesa e al cimitero rispetto alla situazione odierna (come già sottolineato più volte, per assurdo sono i residenti di Gravesano, e non quelli di Bedano, che devono allungare il percorso per accedere veicolarmente alla chiesa e al cimitero, utilizzando la strada cantonale - via Danas – anziché la rete viaria interna).

## **Proseguimento lavori**

Si può ora procedere all'elaborazione dei documenti necessari per l'introduzione della zona 30, ossia i piani della segnaletica orizzontale e verticale e degli eventuali interventi puntuali di moderazione del traffico, tenendo conto delle considerazioni espresse dall'autorità cantonale.

A questo proposito è stato contattato lo Studio d'ingegneria Lepori SA, che si è già occupato nel recente passato di alcuni interventi stradali sul territorio comunale, al quale abbiamo chiesto di allestire un preventivo per l'allestimento dei documenti necessari per la pubblicazione degli interventi da eseguire, comprendenti:

- il piano della segnaletica orizzontale e verticale (previo rilievo dello stato esistente);
- la definizione degli interventi di moderazione su Strada Regina (posteggi alteranti da verificare secondo richieste del Cantone), su via Vallone (da verificare) e via S.Pietro (chiusura collegamento con via Nobreta), nonché l'implementazione della chiusura del traffico di transito nel nucleo (tramite posa di videocamere, secondo progetto Eyeswiss);
- la valutazione dei possibili interventi di moderazione del traffico a breve termine sulla strada cantonale tra Municipio e scuola cantonale (quale premessa per un'eventuale futura zona 30);
- la valutazione dell'implementazione della nuova segnaletica di zona 30 nell'ottica dei possibili interventi futuri di sistemazione stradale (ad esempio, come per il recente progetto di via Nobreta, eliminazione delle mocche di delimitazione del marciapiede e sostituzione con striscia longitudinale rossa e posa di paletti per la delimitazione puntuale del campo stradale). Si tratta in particolare di definire le opportune sezioni-tipo realizzabili in futuro, in modo da avere una sistemazione unitaria della rete viaria comunale.

Prossimamente, come anche richiesto nel preavviso cantonale, sarà indetto un incontro con il Municipio di Bedano, per informare e coordinare le misure previste e condivise dal Cantone su Strada Regina e via S. Pietro.

## **COSTI**

### Parte progettuale

Come già indicato nella premessa, i costi relativi all'allestimento della perizia zona 30 – parte progettuale – sono stati inclusi nel credito concernente il III. pacchetto di varianti di PR per un importo di CHF 22'700 (vedi MM nr. 33/2019).

### Parte esecutiva

I costi relativi alla parte esecutiva sono stati valutati ca. CHF 180'000 così suddivisi:

#### Prestazioni da ingegnere civile (proposta d'onorario)

Zona 30 sul comprensorio comunale e moderazione del traffico – Progetto di massima per moderazione sulla strada cantonale tra Municipio e Scuole – Concetto generale sistemazione stradale (sulla zona 30) CHF 42'848

#### Istallazione impianto videosorveglianza (via Strada Regina – via Vallone)

Il progetto comprende:

2 Impianti di video sorveglianza, completi di telecamere, sistema informatico per il controllo dei veicoli, segnaletica (orizzontale e verticale), allacciamenti (AIL e Swisscom) e opere del genio civile CHF 70'000

Costi segnaletica zona 30 km/h (valutazione) CHF 65'000

(sostituzione segnaletica esistente – posa nuova segnaletica [orizzontale e verticale] realizzazione interventi moderazione del traffico previsti dalla perizia – opere del genio civile – diversi e imprevisi)

Arrotondamento CHF 2'152

**Totale** CHF 150'000

### **CONCLUSIONI**

Per quanto esposto nel presente messaggio e convinti che l'introduzione di una zona 30 km/h su tutto il comprensorio comunale residenziale – ad eccezione della frazione Mattero – migliorerà la sicurezza di tutti gli utenti della strada, contribuendo ad una migliore qualità di vita dei residenti, si invita questo Onorando Consiglio a voler

#### **r i s o l v e r e**

1. È approvata la richiesta di un credito di CHF 180'000.— per l'introduzione della zona 30 km/h sul comprensorio comunale:
2. Il credito sarà iscritto negli investimenti – nei centri costo del rispettivo dicastero – e ammortizzato secondo le disposizioni di legge in vigore.
3. Il credito decade – in caso di mancato utilizzo – entro due anni dalla data di concessione da parte del Consiglio comunale (articolo 13 cpv. 3 LOC).

PER IL MUNICIPIO DI GRAVESANO

IL SINDACO IL SEGRETARIO

M. Anghileri M. Cremona

Per esame e rapporto

COMMISSIONE		
Gestione	Edilizia	Petizioni
X		